Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 41.

(Nr. 7117.) Gesetz, betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie für das Anlage-Kapital einer Eisenbahn von Gera über Saalfeld nach Eichicht nach Verhältniß des Preußischen Längenantheils an der Bahn. Vom 23. März 1868.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc.

verordnen, mit Zustimmung der beiden Häuser des Landtages Unserer Monarchie, was folgt:

§. 1.

Der Thüringischen Eisenbahngesellschaft wird Behufs Uebernahme des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Gera über Saalfeld nach Eichicht, als Fortsetzung der Zweigbahn von Weißenfels nach Gera, die Garantie des Staates für einen jährlichen Reinertrag von $3\frac{1}{2}$ Prozent des in diesem Unternehmen anzulegenden Kapitals bis auf Höhe von 6 Millionen Thaler für den auf das Preußische Gebiet entfallenden und nach Verhältniß der Länge zu bemessenden Antheil nach näherer Maaßgabe des beigedruckten, unterm 4. Dezember 1867. mit der Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages hiermit bewilligt.

§. 2.

Unser Finanzminister und Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 23. März 1868.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen. Frh. v. d. Heydt. Gr. v. Itzenplitz. v. Mühler. v. Selchow. Gr. zu Eulenburg. Leonhardt.

Ausgegeben zu Berlin den 22. Juni 1868.

Vertrag

mit der

Thüringischen Eisenbahngesellschaft über den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Gera nach Eichicht.

Zwischen der Königlich Preußischen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Ober-Baurath Weishaupt und den Geheimen Ober-Regierungsrath Heise, und der Großherzoglich Sachsen-Weimarischen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Regierungsrath Schambach und den Regierungsrath Dr. Reinhard, und zwar zwischen beiden Regierungen für sich und Namens der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen, der Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtischen und der Fürstlich Reußischen (jüngerer Linie) Regierung einerseits, und der in Erfurt domizilirenden Thüringischen Eisenbahngesellschaft, vertreten durch deren Direktion andererseits, ist heute, vorbehaltlich der landesherrlichen Genehmigung und, soweit dieselbe erforderlich ist, der Zustimmung der betreffenden Landesvertretungen, sowie der statutenmäßigen Zustimmung der Generalversammlung und der bei der Thüringischen Eisenbahn betheiligten drei Staatsregierungen, folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§. 1.

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Station Gera der Thüringischen Eisenbahn ausgehend, über Saalfeld bis zum Fuße des Thüringer Waldes bei Eichicht als eines integrirenden Theils des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens nach näherer Maaßgabe des zwischen den vorgenannten Regierungen unterm 18. März cr. abgeschlossenen Staatsvertrages, dessen Bestimmungen beide kontrahirende Theile sich für bindend anerkennen, zu übernehmen.

§. 2.

Die kontrahirenden fünf Staatsregierungen werden der Thüringischen Eisenbahngesellschaft die Konzession für die im §. 1. bezeichnete Eisenbahn, deren demnächstige Fortsetzung zum Anschlusse an die Mainlinien in Aussicht genommen ist, ertheilen, auch derselben das Recht zur Expropriation und zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke auf Grund der betreffenden Landesgesetze einräumen.

§. 3.

Nachdem die Konzessionen (§. 2.) ertheilt und die Baumittel (§. 6.) sicher ge-

gestellt sein werden, hat die Gesellschaft mit der Bauausführung nach Maaßgabe des festgestellten Bauprojekts alsbald zu beginnen und den Bau derartig zu betreiben, daß die betriebsfähige Vollendung binnen längstens 3 (drei) Jahren erfolgt. Die Bahn soll vorläufig nur mit einem Geleise versehen und das zweite Geleis erst bei eintretendem Bedürfnisse (Art. 3. Nr. 6. des Staatsvertrages) für Rechnung des hier in Rede stehenden Unternehmens hergestellt werden.

Die technische Revision und Feststellung des gesammten Bauprojekts, einschließlich der Kostenanschläge, geschieht durch die Königlich Preußische Regierung, deren Bestätigung auch die Wahl des den Bau leitenden oberen Technikers bedarf.

Die landespolizeiliche Prüfung des Bauprojekts und die Feststellung der Stationsanlagen erfolgt jedoch durch jede einzelne Regierung innerhalb ihres Gebiets.

Von Seiten der Königlich Preußischen Staatsregierung werden der Thüringischen Eisenbahngesellschaft die vorhandenen Vorarbeiten (Art. 3. des Staatsvertrages) überlassen. Die für deren Anfertigung verausgabten Kosten hat die Gesellschaft aus dem Baufonds zn erstatten.

§. 4.

Das Anlagekapital, welches zur anschlagsmäßigen Ausführung und Ausrüstung der Bahn, einschließlich der Erweiterung der bei Gera vorhandenen Stationsanlagen, sowie zur Beschaffung der Transportmittel, zur Verzinsung des Anlagekapitals während der Bauzeit und zur Deckung der bei Beschaffung der Geldmittel etwa eintretenden Verluste erforderlich ist, wird auf 6 Millionen Thaler angenommen. Die Thüringische Eisenbahngesellschaft wird dasselbe durch Ausgabe von Stammaktien Littr. C. beschaffen, welche mit vier und einem halben Prozent jährlich verzinslich sind, und ist ermächtigt, nach ihrer Wahl diese Papiere ganz oder theilweise entweder freihändig zu begeben, oder nach Maaßgabe der Vorschriften in den §§. 13. ff. des Statuts der Thüringischen Eisenbahngesellschaft vom 3. und 5. August 1844. zur Zeichnung aufzulegen.

§. 5.

Sobald die Baurechnung für die neue Bahn abgeschlossen ist, was spätestens ein Jahr nach erfolgter Betriebseröffnung stattfinden soll, wird das Kapital, welches sich

1) für den Bau der Bahn nebst allem Zubehör,
2) für Anschaffung der Transportmittel,
3) für die Bestreitung derjenigen Generalkosten, welche sich nicht abgesondert verrechnen lassen und mit einem Viertel Prozent der Ausgabe zu 1. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zu erstatten sind,
4) für die Verzinsung mit vier und einem halben Prozent der während der Bauzeit, d. h. bis zu dem auf die Betriebseröffnung der ganzen Bahn von

von Gera nach Eichicht folgenden ersten Januar auf die begebenen Aktien geleisteten Einzahlungen, und

5) zur Deckung etwaiger Kursverluste, jedoch nicht über den Betrag von zehn Prozent des verausgabten Anlagekapitals,

als nothwendig ergeben hat, unter Mitwirkung von Kommissarien der Königlich Preußischen und der Großherzoglich Sächsischen Regierung definitiv festgesetzt. Die Zinsgarantie (§. 8.) erstreckt sich jedoch nur auf ein Anlagekapital bis zur Höhe von 6 Millionen Thaler (§. 4.).

§. 6.

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft soll nicht gehalten sein, den Bau der Bahn früher zu beginnen, als es ihr gelingt, zur Gewinnung der hierzu erforderlichen Geldmittel die Aktien zum Kurse von nicht weniger als 90 Prozent unterzubringen. Einmal begonnen, muß der Bau jedoch selbst beim Eintritte ungünstigerer Kurse ohne Unterbrechung fortgesetzt und in der vereinbarten Zeit (§. 3.) zu Ende geführt werden. Sollte die Thüringische Eisenbahngesellschaft es für gut befinden, nicht sofort das gesammte Aktienkapital zu begeben, so ist sie verpflichtet, den 10 Prozent übersteigenden Kursverlust, welcher etwa bei einer späteren Begebung des zurückbehaltenen Theils der Aktien erwächst, aus eigenen Mitteln zu decken.

§. 7.

Sollte es der Thüringischen Eisenbahngesellschaft nach Ablauf eines Jahres, von der Königlich Preußischer Seits erfolgten Publikation des die Bahn Gera-Eichicht betreffenden Statutnachtrages an gerechnet, noch nicht gelungen sein, die Aktien Littr. C. zum Kurse von mindestens 90 Prozent zu begeben, so sollen die betheiligten Staatsregierungen diesen Vertrag in dem Falle aufzuheben berechtigt sein, daß ein anderer Unternehmer sich bereit finden lassen sollte, die fragliche Eisenbahn unter, den Regierungen mindestens gleich günstigen Bedingungen auszuführen, es sei denn, daß die Thüringische Eisenbahngesellschaft in solchem Falle sich entschließen sollte, den zur Beschaffung des Baukapitals erforderlichen Kursverlust über 10 Prozent zu tragen und das Unternehmen im Uebrigen unter Festhaltung der Bedingungen dieses Vertrages selbst herzustellen.

Der Thüringischen Eisenbahngesellschaft soll ebenfalls das Recht des Rücktritts von diesem Vertrage zustehen, wenn es ihr ein Jahr nach Publikation des betreffenden Statutnachtrages noch nicht möglich gewesen sein sollte, die Aktien Littr. C. zu 90 Prozent unterzubringen.

§. 8.

Für den Fall, daß der Reinertrag der Gera-Eichichter Bahn nicht ausreichen sollte, um das Anlagekapital (§. 5.) mit vier ein halb Prozent zu verzinsen, wird zunächst von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft ein Zuschuß bis zu einem Viertel Prozent geleistet, hierauf treten die betheiligten fünf Staaten für die nächsten drei und ein halb Prozent und zum Schluß wieder die Thüringische Eisenbahngesellschaft für die letzten drei Viertel Prozent ein.

Die

Die von den Staaten für ihren Theil übernommene Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}$ Prozent des Anlagekapitals repartirt sich auf dieselben nach Maaßgabe der Länge der in den einzelnen Staaten belegenen Bahnstrecken, wobei von dem Ende der Geleise der Weißenfels-Geraer Zweigbahn auf dem Bahnhofe Gera bis zu dem Ende der Geleise auf Bahnhof Eichicht gerechnet wird.

Die zur Zinszahlung erforderlichen, von den Staatsregierungen zuzuschießenden Geldbeträge werden zu den Fälligkeitsterminen der Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft auf deren Antrag bei der Königlichen Regierungs-Hauptkasse in Erfurt zur Disposition gestellt.

§. 9.

Der Reinertrag der neuen Bahn wird dergestalt berechnet, daß von der gesammten Jahreseinnahme derselben

a) die verausgabten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Transportkosten, einschließlich der Kosten für die allgemeine Verwaltung (§. 12.),

b) der Beitrag zum Reserve- und Erneuerungs-Fonds der Thüringischen Eisenbahn nach den Grundsätzen des für diese jeweilig bestehenden Regulativs,

abgezogen werden.

Den Inhabern der Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft soll die Gera-Eichichter Bahn nicht verhaftet sein.

§. 10.

Bis zu 5 Prozent wird der Reinertrag an die Inhaber der Stamm-Aktien Littr. C. vertheilt. Uebersteigt der Reinertrag 5 Prozent, so soll von diesem Ueberschusse

die Hälfte den betheiligten Staatsregierungen, Behufs Abtragung der in den Vorjahren in Folge der übernommenen Garantie geleisteten Zuschüsse nach Maaßgabe ihrer Betheiligung,

ein Viertel den Stamm-Aktien des alten Unternehmens, mit Ausnahme derer Littr. B., und

ein Viertel den Stamm-Aktien Littr. C.

zufließen.

Sind die Zuschüsse der Staatsregierungen vollständig zurückerstattet, so wird der fünf Prozent übersteigende Ueberschuß des Reinertrages zwischen den Stammaktien des alten Unternehmens, mit Ausnahme derer Littr. B., und den Stammaktien Littr. C. je zur Hälfte vertheilt.

§. 11.

Die Zinsgarantie (§. 8.) erlischt, wenn in zehn hinter einander folgenden Jahren ein Zinsenzuschuß von Seiten der Regierungen nicht erforderlich gewesen ist.

 §. 12.

§. 12.

Zur Vermeidung einer getrennten Betriebsrechnung wird festgesetzt, daß die Gera-Eichichter Eisenbahn an sämmtlichen Betriebsausgaben des alten und neuen Unternehmens in folgender Weise partizipirt:

1) an den Gesammtkosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältniß der Länge der neuen Bahn zu derjenigen der übrigen Bahnstrecken der Thüringischen Eisenbahngesellschaft;

2) an den Kosten der Transportverwaltung nach dem gemittelten Verhältnisse der durchlaufenen Lokomotivmeilen und der durchlaufenen Wagenachsmeilen;

3) an den Kosten der Bahnverwaltung nach Maaßgabe der wirklichen Ausgaben; dabei sollen die Kosten der gemeinschaftlich benutzten Station Gera nach der Zahl der für jede Bahn abgelassenen Züge repartirt werden;

4) außer den sub 2. zu berechnenden Kosten wird in Betreff der Benutzung der Betriebsmittel des alten und neuen Unternehmens, soweit sie gemeinschaftlich sein wird, festgesetzt, daß die gegenseitig zu leistende Entschädigung nach der zurückgelegten Meilenzahl und den im Verbandsverkehre der Thüringischen Eisenbahn geltenden niedrigsten Miethsätzen zu normiren ist;

5) was im Verkehre mit anderen Bahnen an Miethe für Wagen oder Lokomotiven aufkommt und gezahlt wird, beziehungsweise die Differenz zwischen dieser Einnahme und Ausgabe, wird für jedes Betriebsjahr auf die Thüringische Eisenbahn und die neue Bahn nach Verhältniß der Wagenachsmeilen, beziehungsweise der Lokomotivmeilen verrechnet.

§. 13.

Die rücksichtlich des Postdienstes und der Anlage und Unterhaltung elektromagnetischer Telegraphen zwischen der Preußischen Staatsregierung und der Thüringischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen, auf die Hauptbahn bezüglichen Verträge sollen auch für die Gera-Eichichter Eisenbahn Gültigkeit haben, soweit nicht lokale Verhältnisse eine Abänderung bedingen.

Die Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, die Anlage eines elektromagnetischen Staatstelegraphen auf der neuen Bahn unentgeltlich zu gestatten. Sie übernimmt die Beförderung von Privat- und Staatsdepeschen mit dem Telegraphen dieser Bahn auf Grund des Preußischen Reglements vom 1. Juli 1867. und etwaigen späteren Abänderungen desselben. Sie ist verpflichtet, die Staatsdepeschen der betheiligten Regierungen nach denjenigen Telegraphenstationen, wo keine Staats-Telegraphenstation vorhanden, unentgeltlich zu befördern.

§. 14.

Zur Ausführung der Bestimmung des Staatsvertrages vom 18. März cr., Artikel 11. über die Benutzung der Eisenbahn zu militairischen Zwecken, ist die

die Gesellschaft verpflichtet, sowohl den Bestimmungen des Preußischen Reglements vom 1. Mai 1861., betreffend die Organisation des Transports größerer Truppenmassen auf den Eisenbahnen, nebst der Instruktion von gleichem Datum für den Transport der Truppen und des Armeematerials auf den Eisenbahnen, als auch den Abänderungen und Ergänzungen dieser Reglements und Instruktion sich zu unterwerfen.

Gendarmen sind rücksichtlich der Beförderung durch die Bahn den Militairpersonen gleich zu achten.

§. 15.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen des durch die Konzessions-Urkunden vom 20. August resp. 10. und 13. September 1844. bestätigten Statutes der Thüringischen Eisenbahngesellschaft und der landesherrlich genehmigten Nachträge desselben auf das Unternehmen des Baues und Betriebes der Gera-Eichichter Bahn Anwendung. Auch sind, soweit nicht durch diesen Vertrag und durch einen landesherrlich genehmigten Statutennachtrag ein Anderes festgestellt wird, die Bestimmungen der Gesellschaftsstatuten für die Verwaltung des neuen Unternehmens maaßgebend. Insbesondere werden auch die Bau- und Betriebsrechnungen von dem Verwaltungsrathe der Thüringischen Eisenbahngesellschaft geprüft und dechargirt, mit der Maaßgabe jedoch, daß dieselben der Revision durch einen von der Königlich Preußischen Staatsregierung speziell zu diesem Geschäfte zu ernennenden, zur Wahrnehmung der Interessen sämmtlicher betheiligter Regierungen verpflichteten Kommissar unterliegen.

§. 16.

Im Interesse der, sowohl in Bezug auf den Betrieb als auch für die Verkehrsverhältnisse der betheiligten Staatsgebiete zweckdienlich erscheinenden Einheitlichkeit des Unternehmens Gera-Eichicht mit einer Eisenbahn von Gera nach Hof, wird der Thüringischen Eisenbahngesellschaft die Anwartschaft auf die Konzessionirung einer Bahn von Triptis, einer Station der Gera-Eichichter Eisenbahn, über Schleiz nach Hof innerhalb der Gebietstheile von Reuß, Weimar und Preußen ertheilt. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die bezeichnete Bahnstrecke zur Ausführung zu bringen, sobald zwischen den bei der Linie Gera-Eichicht betheiligten Staatsregierungen und der Königlich Bayerischen Regierung ein entsprechender Staatsvertrag zum Abschluß gekommen und dem um die Strecke Triptis-Hof erweiterten Unternehmen in gleichem Maaße, wie der Linie Gera-Eichicht durch den gegenwärtigen Vertrag (§§. 8. 9. 10. und 11.), eine finanzielle Unterstützung zugesichert sein wird. Die Thüringische Eisenbahngesellschaft hat in diesem Falle, gleich den Staaten, ihre Unterstützung der Linie Gera-Eichicht durch Uebernahme eines Theiles der Zinsgarantie (§. 8.) auf das erweiterte Unternehmen, das in allen Beziehungen, insbesondere was die Verwaltung und die Berechnung resp. Vertheilung des Reinertrages anlangt, als ein einheitliches behandelt werden soll, auszudehnen.

Die vorerwähnte Berechtigung und Verpflichtung der Gesellschaft erlischt am 1. Mai 1869., wenn nicht bis dahin von der Fürstlich Reußischen Regierung bei

bei den übrigen betheiligten Regierungen der Abschluß des Staatsvertrages unter fester Zusicherung der erforderlichen Subvention beantragt ist, resp. am 1. Mai 1870., falls nicht bis zu diesem Zeitpunkte der Thüringischen Eisenbahngesellschaft durch die Preußische Staatsregierung bekannt gemacht ist, daß der Staatsvertrag wegen der Linie Triptis-Hof abgeschlossen ist und die Zustimmung der betreffenden Landesvertretungen erlangt hat.

§. 17.

Abgesehen von der vorerörterten Erweiterung (§. 16.) verpflichtet sich die Thüringische Eisenbahngesellschaft, auch sonstige Bahnanschlüsse an die Bahn Gera-Eichicht zuzulassen, beziehungsweise gegen eine Kreuzung der Bahn mittelst Ueberbrückung oder Unterführung keinen Widerspruch zu erheben.

Also geschehen, doppelt ausgefertigt und unterschrieben.

Erfurt, den 4. Dezember 1867.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft.

(L. S.) Weißhaupt.
(L. S.) Heise.
(L. S.) Schambach.
(L. S.) Dr. Reinhard.

(L. S.) Eggert.
Kräger.
Schmeitzer.

Nachdem Seine Majestät der König von Preußen, Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Sachsen-Weimar, Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen, Seine Durchlaucht der regierende Fürst zu Schwarzburg-Rudolstadt und Seine Durchlaucht der regierende Fürst Reuß jüngerer Linie beschlossen haben, eine Eisenbahn von Gera über Weida, Triptis, Neustadt a. d. O., Pösneck, Saalfeld bis zum Fuße des Thüringer Waldes bei Eichicht mit Inaussichtnahme späterer Fortsetzung nach den zu den Mainlinien führenden Eisenbahnen ins Leben zu rufen, sind zum Zwecke der Vereinigung über ein derartiges Unternehmen und über die Feststellung der darauf sich beziehenden Verhältnisse zu Bevollmächtigten ernannt worden:

von Seiten Seiner Majestät des Königs von Preußen:

Allerhöchstihr Geheimer Ober-Baurath Julius Alexander Theodor Weishaupt,

Aller-

Allerhöchstihr Wirklicher Legationsrath Paul Ludwig Wilhelm Jordan,

Allerhöchstihr Geheimer Regierungsrath Ludwig August Wilhelm Heise;

von Seiten Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Sachsen-Weimar:

Allerhöchstihr Geheimer Regierungsrath Ferdinand Gustav Adolph Schambach,

Allerhöchstihr Regierungsrath Dr. Adolph Volkmar Reinhard;

von Seiten Seiner Hoheit des Herzogs von Sachsen-Meiningen:

Höchstihr Staatsrath Albrecht Otto Giseke;

von Seiten Seiner Durchlaucht des Fürsten zu Schwarzburg:

Höchstihr Geheimer Regierungsrath Günther v. Bamberg;

von Seiten Seiner Durchlaucht des Fürsten Reuß jüngerer Linie:

Höchstihr Staatsrath Dr. Emil Heinrich v. Beulwitz,

welche, nach geschehener Mittheilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, folgenden

Vertrag

abgeschlossen haben.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische, die Großherzoglich Sächsische, die Herzoglich Sachsen-Meiningensche, die Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtische und die Fürstlich Reußische Regierung verpflichten sich, innerhalb Ihrer Staatsgebiete die Anlage einer Eisenbahn zuzulassen und zu fördern, welche von Gera aufwärts im Elsterthale bis Wolfsgefährt über Weida, Nieder-Pöllnitz, Triptis, Neustadt a. d. O., Oppurg, Pösneck, Eichschenke, Wellenborn, Saalfeld, im Saalthale aufwärts bis zur Einmündung des Loquitzbaches bei Eichicht führt, bei den genannten Orten an geeigneten horizontalen Stellen mit Stationsanlagen für den Personen- und den Güterverkehr versehen wird und sich bei Gera an die dort mündenden Eisenbahnen anschließt.

Artikel 2.

Die kontrahirenden Regierungen behalten sich darüber, welcher Gesellschaft die

die Konzession für die im Artikel 1. genannte Eisenbahn unter Beilegung des Rechts zur Expropriation des zur Bahnlage nebst Zubehör erforderlichen Grund und Bodens ertheilt werden soll, eine besondere Vereinbarung vor, sind aber schon jetzt dahin übereingekommen, daß derselben weitere, als in dem gegenwärtigen Vertrage ausdrücklich namhaft gemachte, lästige Verpflichtungen nicht auferlegt werden sollen.

Artikel 3.

Der speziellen Bearbeitung der Linie sollen die vorhandenen generellen Vorarbeiten nach der Königlich Preußischer Seits bewirkten Ueberarbeitung zu Grunde gelegt werden.

Im Besonderen wird verabredet:

1) daß das Längengefälle der Bahn zwischen Gera und Eichicht nirgends stärker, als im Verhältniß von 1 : 100 sein soll;

2) daß die geringste Länge der Krümmungshalbmesser für die Kurven der Bahnhofsgeleise nicht weniger als 50 Ruthen Preußisch, für die Kurven der freien Bahn im Maximum der Längenneigung von 1 : 100 nicht weniger als 100 Ruthen Preußisch und auf horizontalen Strecken nicht weniger als 80 Ruthen Preußisch, dazwischen nach Verhältniß, betragen soll;

3) daß die Spurweite der Bahngeleise vier Fuß acht und einen halben Zoll Englisch im Lichten der Schienen sein soll;

4) daß das Terrain für ein doppelgeleisiges Planum erworben wird;

5) daß die Bahn in den Brücken über der Bahn und in den größeren Bauwerken im Bahnkörper selbst für ein doppelgeleisiges Planum, im Uebrigen sowohl im Unterbau, als auch im Oberbau, vorläufig nur eingeleisig hergestellt wird;

6) daß die Anlage eines zweiten Geleises bis zum eintretenden Bedürfnisse ausgesetzt wird;

7) daß die Breite des Bahnkörpers und die Zahl der Geleise für die Bahnhöfe und Haltestellen der Feststellung der Spezialprojekte vorbehalten bleibt und daß

8) im Uebrigen der Bau und das gesammte Betriebsmaterial unter Beachtung der von dem Verein der Deutschen Eisenbahnverwaltungen für die Gestaltung des Eisenbahnwesens angenommenen Grundzüge, Sicherheits-Anordnungen und einheitlichen Vorschriften derartig eingerichtet werden sollen, daß die Transportmittel nach allen Seiten hin auf die angrenzenden Bahnen ungehindert übergehen können.

Artikel 4.

Zur Handhabung der Ihnen über die Bahnstrecke in Ihrem Gebiete zustehen-

henden Hoheits- und Aufsichtsrechte werden die Hohen Kontrahenten beständige Kommissare bestellen, welche diejenigen Beziehungen Ihrer Regierungen zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten haben, die nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der kompetenten Behörden geeignet sind. Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von diesen Kommissarien ressortiren, an dieselben zu wenden. Bei Fragen, in welchen eine Betheiligung sämmtlicher kontrahirender Regierungen vorliegt, oder deren Zustimmung erforderlich ist, steht die formelle geschäftliche Leitung zunächst dem Königlich Preußischen Kommissar zu.

Artikel 5.

Die Tarife und Fahrpläne unterliegen der Genehmigung der betheiligten Regierungen.

Im Falle die zu diesem Zwecke unter den erwähnten Kommissaren einzuleitenden Verhandlungen zu einem Einverständnisse nicht führen, genügt zur Entscheidung der streitigen Fragen Stimmenmehrheit.

Im Allgemeinen sind die Regierungen jedoch darüber einverstanden, daß weder für den inneren, noch für den durchgehenden Verkehr die Anwendung niedrigerer Einheitssätze der Transportpreise zu fordern ist, als jeweilig auf der Thüringischen Eisenbahn zur Erhebung kommen, wobei außerdem im Güterverkehr dem aus den stärkeren Steigungen der Bahn entstehenden erschwerten Betriebe billige Rechnung getragen werden soll, sowie daß, so lange durch den Reinertrag das Anlagekapital nicht mindestens mit vier und ein halb Prozent verzinst wird, die Ablassung von mehr als drei Zügen mit Personenbeförderung in jeder Richtung auf der Strecke Gera bis Saalfeld und von mehr als zwei solchen Zügen in jeder Richtung auf der Strecke Saalfeld-Eichicht nicht aufzuerlegen ist. Zwei Züge in jeder Richtung sollen überdies, soweit angängig, zur Mitnahme von Gütern benutzt werden dürfen, während für den alsdann noch verbleibenden Theil der Güterbeförderung besondere Züge einzulegen sind.

Artikel 6.

Die Hohen Regierungen wollen die gegenseitigen Unterthanen sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung nicht ungünstiger behandeln lassen, als die eigenen Unterthanen, namentlich auch den aus dem einen Gebiete in das andere übergehenden Transporten weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise eine minder günstige Behandlung angedeihen lassen, als den aus den anderen Gebieten abgehenden, oder darin verbleibenden Transporten.

Artikel 7.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in dem Gebiete der kontrahirenden Regierungen kompetenten Behörden in Gemäßheit der von den Hohen Regierungen zu vereinbarenden und für jedes Staatsgebiet besonders zu publizirenden Bahn-Polizeireglements gehandhabt werden.

Artikel 8.

Die Förmlichkeiten wegen der Paß- und Fremdenpolizei sollen in der in jedem der von der Bahn berührten Staaten zulässigen günstigsten Weise geregelt werden.

Artikel 9.

Längs der durch gegenwärtigen Vertrag festgestellten Bahnlinie soll eine Telegraphenleitung zunächst für den Betriebsdienst hergestellt werden.

Die kontrahirenden Regierungen behalten sich gegenseitig das Recht vor, die auf Grund bereits abgeschlossener oder noch abzuschließender Staatsverträge hergestellten resp. herzustellenden Telegraphenlinien ganz oder streckenweise an die in Rede stehende Eisenbahn zu legen. Eine gleiche Befugniß steht den einzelnen Territorialregierungen rücksichtlich eines in Ihrem Gebiete anzulegenden Staatstelegraphen zu. Die Eisenbahngesellschaft soll verpflichtet werden, die Staatsdepeschen der betheiligten Regierungen mit ihrem Betriebstelegraphen auf denjenigen Strecken unentgeltlich zu befördern, auf welchen der Staatstelegraph hierzu die Mittel nicht bietet. Den Betriebsdepeschen wird jedoch in der Reihenfolge der Beförderung der Vorzug eingeräumt.

Artikel 10.

Ueber die Benutzung der in Rede stehenden Eisenbahn zum Postverkehr bleibt eine weitere Vereinbarung zwischen den zuständigen Behörden der kontrahirenden Regierungen vorbehalten.

Die kontrahirenden Regierungen stimmen jedoch darin überein, daß die Eisenbahngesellschaft verpflichtet sein soll:

1) den Betrieb, soweit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen;

2) den Transport der Briefe, Gelder und postzwangspflichtigen Packete, sowie des dazu etwa erforderlichen Eisenbahnpostwagens und des nöthigen Expeditions- und Begleitungspersonals unentgeltlich zu besorgen und die dazu nöthigen Einrichtungen zu treffen;

3) die Kosten zu ersetzen, welche der Postverwaltung daraus erwachsen möchten, daß sie in Folge einer durch die Schuld der Gesellschaft eingetretenen Unterbrechung des regelmäßigen Postbetriebs auf der Eisenbahn genöthigt ist, ihren Betrieb einstweilen durch andere Anstalten zu besorgen.

   Die Bestimmung darüber, ob und in wie weit die vorstehend sub Pos. 2. und 3. bezeichneten Leistungen der betreffenden Postverwaltung überwiesen, oder für die Staatskasse in Anspruch genommen werden sollen, steht jeder Regierung bezüglich Ihres Gebiets zu.

Artikel 11.

Rücksichtlich der Benutzung der in Rede stehenden Eisenbahn zu Zwecken der Militairverwaltung ist man über folgende Punkte übereingekommen:

1) Für

1) Für alle Transporte von Militairpersonen oder Militaireffekten, welche für Rechnung der einen oder anderen kontrahirenden Regierung bewirkt werden, wird den Militairverwaltungen der Regierungen völlige Gleichstellung zugesichert, dergestalt, daß die Zahlung dafür an die Eisenbahnverwaltung nach ganz gleichen Grundsätzen zu erfolgen hat.

2) Wenn in Folge außerordentlicher Umstände auf Anordnung einer der kontrahirenden Regierungen größere Truppenbewegungen auf der mehrgedachten Eisenbahn stattfinden sollen, so liegt der Eisenbahnverwaltung die Pflicht ob, für diese und für Sendungen von Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, sowie von Militaireffekten jeglicher Art, insoweit solche Sendungen zur Beförderung auf Eisenbahnen überhaupt geeignet sind, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten und für dergleichen Transporte ihre Betriebsmittel, soweit dieselben von dem möglichst ungestört fortzusetzenden regelmäßigen Dienste nicht in Anspruch genommen werden, zu verwenden und hierzu thunlichst in Stand zu setzen, nicht minder die mit Militairpersonen besetzten und die mit Militaireffekten beladenen von einer anstoßenden Bahn kommenden Transportfahrzeuge, vorausgesetzt, daß diese dazu geeignet sind, auf die eigene Bahn zu übernehmen, auch mit den disponiblen Lokomotiven weiter zu führen. Die Leitung aller solcher Transporte bleibt lediglich dem Dienstpersonale der betreffenden Eisenbahnverwaltung überlassen, dessen Anordnungen während der Fahrt unbedingt Folge zu leisten ist. Hinsichtlich des an die Eisenbahnverwaltung zu entrichtenden Fahrgeldes tritt, wie ad 1. dieses Artikels, eine völlige Gleichstellung der gegenseitigen Militairverwaltungen ein. Als Fahrpreis für den Transport von Truppen, Militaireffekten und sonstigen Armeebedürfnissen sollen keine höheren, als die jeweilig auf der Thüringischen Hauptbahn geltenden Sätze zur Erhebung gelangen.

Artikel 12.

Rücksichtlich des Baues und Betriebes der Bahnstrecken in den betreffenden Staatsgebieten sollen die in denselben wegen der Eisenbahn-Unternehmungen bestehenden allgemeinen gesetzlichen Vorschriften und administrativen Grundsätze gleichmäßig Anwendung finden, insofern nicht der Umstand, daß die fragliche Bahn ein Ganzes ausmacht und nur im Zusammenhange zu benutzen ist, zu Abweichungen Anlaß giebt.

Im Einzelnen ist man hierbei über die in den nachstehenden Artikeln 13. 14. und 15. enthaltenen Punkte übereingekommen.

Artikel 13.

In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, übernimmt es die Königlich Preußische Regierung, die erforderliche Prüfung eintreten zu lassen, und die übrigen Regierungen wollen diese Betriebsmittel, wenn die Königlich Preußische Regierung sie für genügend erklärt

klärt und die betreffende bestimmungsmäßige Bescheinigung darüber ausgestellt hat, in Ihren Gebieten zulassen.

Artikel 14.

Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Bahn-Polizeibeamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei den kompetenten Behörden des betreffenden Staates in Pflicht zu nehmen. Unterthanen der einen Regierung, welche beim Betriebe in dem Gebiete der anderen Regierung angestellt werden, scheiden dadurch nicht aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathslandes.

Die Bahnverwaltung hat bei Anstellung der den unteren Kategorien des Bahnpersonals angehörigen Beamten, welche innerhalb des betreffenden Staatsgebietes ihren festen Wohnsitz haben, Angehörige des bezüglichen Gebietes bei gehöriger Befähigung auf ihre Bewerbung vorzugsweise zu berücksichtigen. Die Betriebsbeamten sind ohne Unterschied des Ortes der Anstellung rücksichtlich der Disziplin der kompetenten Aufsichtsbehörde, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Artikel 15.

Bezüglich der Besteuerung des in Rede stehenden Eisenbahn-Unternehmens und seines Betriebes sind die kontrahirenden Regierungen dahin übereingekommen, daß hierfür allgemein die Königlich Preußischen Eisenbahn-Abgabengesetze vom 30. Mai 1853. und 21. Mai 1859. in Anwendung gebracht, andere Steuern und Abgaben aber von den für das Eisenbahn-Unternehmen erforderlichen Immobilien und von dem Betriebe der Bahn Seitens der einzelnen Territorial-Regierungen nicht erhoben werden sollen. Die Königlich Preußische Regierung wird den Abgabenbetrag für die ganze Bahn berechnen, feststellen und nach Maaßgabe der Längenausdehnung der in den betreffenden Gebieten belegenen Strecken repartiren, auch den Repartitionsplan den übrigen betheiligten Regierungen mittheilen. Die Eisenbahngesellschaft hat demnächst die bezüglichen Antheile an die betreffenden Einnahmestellen abzuführen. Dabei versteht es sich von selbst, daß, so lange und soweit die Königlich Preußische Regierung nach den vorbezeichneten Gesetzen für sich nicht zur Erhebung der Abgabe von den, den Gegenstand gegenwärtiger Vertragsbestimmung bildenden Bahnstrecken berechtigt ist, eine solche auch von den übrigen Regierungen nicht in Anspruch zu nehmen sein wird.

Artikel 16.

Da nach dem Ergebnisse der bisherigen Bemühungen der interessirten Landestheile keine Aussicht vorhanden ist, die Ausführung der im Artikel 1. genannten Eisenbahn lediglich aus Privatmitteln zu bewirken, so übernehmen es die kontrahirenden Regierungen, jede für sich, in Anbetracht der an das Projekt sich knüpfenden wichtigen Interessen, das Zustandekommen desselben durch Gewährung einer angemessenen Staatsunterstützung Behufs Beschaffung des erforderlichen Anlagekapitals zu sichern. Ueber den Umfang und die Form dieser Staatsunterstützung behalten sich zwar die Regierungen Ihre Entschließungen vor

vor, sie stimmen jedoch darin überein, daß der Antheil der einzelnen Regierungen an dieser Subvention nach dem Verhältnisse der Länge der Bahn in den einzelnen Staatsgebieten zu demjenigen Anlagekapitale, für welches eine Subvention eintritt, zu bemessen ist.

Artikel 17.

Die Königlich Preußische Regierung wird versuchen, für sich und Namens der übrigen Regierungen auf der vorbezeichneten (Art. 16.) Grundlage und nach Maaßgabe der Bestimmungen dieses Vertrages mit einem geeigneten Unternehmer über einen Vertrag wegen Uebernahme des Baues und Betriebes der in Rede stehenden Eisenbahn sich zu verständigen, und wird den zu entwerfenden Vertrag nebst dem Statut für die Gesellschaft den übrigen Regierungen zur Genehmigung für Ihren Theil und Ihr Gebiet vorlegen.

Der Abschluß des definitiven Vertrages mit dem Unternehmer erfolgt Namens der sämmtlichen betheiligten Regierungen durch die Königlich Preußische und die Großherzoglich Sächsische Regierung.

Artikel 18.

Für den Fall, daß mit der Ausführung der Eisenbahn, welche den Gegenstand des gegenwärtigen Vertrages bildet, innerhalb einer Frist von drei Jahren, vom Tage der Ratifikations-Auswechselung an gerechnet, noch nicht begonnen sein sollte, behalten sich sämmtliche kontrahirende Regierungen das Recht vor, von dem gegenwärtigen Vertrage mittelst einer allen mitkontrahirenden Regierungen zu notifizirenden Erklärung zurückzutreten.

Artikel 19.

Die Ratifikationen dieses Vertrages sollen binnen sechs Wochen nach der Unterzeichnung in Berlin ausgewechselt werden.

Dessen zu Urkunde ist gegenwärtiger Vertrag fünffach ausgefertigt, von den Bevollmächtigten unterschrieben und mit deren Insiegel versehen worden.

So geschehen und vollzogen Berlin, den 18. März 1867.

 Schluß-

Schlußprotokoll.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten waren heute zusammengetreten, um zum Abschlusse und zur Vollziehung des Staatsvertrages wegen Herstellung einer Eisenbahn von Gera nach Eichicht zu schreiten. Bei dieser Gelegenheit sind in das gegenwärtige Schlußprotokoll noch die nachstehenden Erklärungen aufgenommen worden, welche, ohne daß es einer besonderen Ratifikation derselben bedarf, mit dem Vertrage selbst, sobald dieser ratifizirt sein wird, gleiche Kraft und Gültigkeit haben sollen.

Zum Artikel 1. des Vertrages.

Man ist allseitig darüber einverstanden, daß die Fortsetzung der im Vertrage bezeichneten Bahn von Eichicht aus in der Richtung der Mainlinien als ein dem gegenwärtigen Vertrage zu Grunde liegender Zweck im Auge behalten werde, daß daher die betreffenden Territorial-Regierungen die Verpflichtung übernehmen, nicht blos solche Fortsetzungen im Allgemeinen zu genehmigen, sondern auch keine Einrichtungen zu treffen resp. zu gestatten, welche den angegebenen Hauptzweck wesentlich erschweren oder vereiteln würden.

In gleicher Weise sind die vertragschließenden Regierungen darüber einverstanden, auch auf die weitere Verfolgung des Projektes einer Eisenbahn von Triptis nach Hof bedacht zu nehmen. Die durch den Ausbau dieser Bahnstrecke zu gewinnende Linie Gera-Hof ist bereits bei den kommissarischen Verhandlungen, welche dem gegenwärtigen Vertragsschlusse vorausgegangen sind, in gemeinsame Erwägung gezogen worden, und nach den ursprünglichen Absichten der kontrahirenden Regierungen würde schon der gegenwärtige Vertrag auf die Sicherstellung der Linie Gera-Hof ausgedehnt worden sein, wenn nicht die Fürstlich Reußische Regierung sich zu ihrem Bedauern für jetzt außer Stande sehe, dies Unternehmen in gleicher Weise zu unterstützen, wie solches von den übrigen kontrahirenden Regierungen beabsichtigt und auch von der bei den Verhandlungen betheiligt gewesenen Königlich Bayerischen Regierung in Aussicht gestellt worden war.

Die Fürstlich Reußische Regierung giebt jedoch die Hoffnung nicht auf, die ihr in dieser Hinsicht entgegenstehenden Schwierigkeiten in der Folge beseitigen zu können. Mit Rücksicht hierauf erklären die übrigen kontrahirenden Regierungen auf den Wunsch der Fürstlich Reußischen Regierung, daß Sie sich zum Abschlusse eines Vertrages wegen der Eisenbahnstrecke Triptis-Hof auf den allgemeinen Grundlagen, über welche bei den erwähnten Vorverhandlungen in Betreff der Einheitlichkeit der Unternehmen Gera-Eichicht und Gera-Hof, sowie in Betreff ihrer Subvention Einverständniß erzielt worden war, auch ferner bereit finden lassen, und einen hierüber zu schließenden Vertrag Ihren Landesvertretungen zur Zustimmung vorlegen wollen, jedoch nur unter der Voraussetzung einer glei-

gleichen Betheiligung der Königlich Bayerischen Regierung. Auch wollen die übrigen kontrahirenden Regierungen an diese Erklärung nur gebunden sein, falls der Antrag auf Abschluß des entsprechenden Vertrages von der Regierung des Fürstenthums Reuß jüngerer Linie innerhalb zweier Jahre, von erfolgter Auswechselung der Ratifikationen des heutigen Vertrages ab gerechnet, und unter fester Zusicherung der erforderlichen Subvention gestellt wird.

Im Interesse der sowohl in Bezug auf den Betrieb, als auch für die Verkehrsverhältnisse der betheiligten Staatsgebiete zweckdienlich erscheinenden Einheitlichkeit der Unternehmen Gera-Eichicht und Gera-Hof sind die vertragschließenden Regierungen schon jetzt darüber einverstanden, daß dem Unternehmer der Linie Gera-Eichicht die Anwartschaft auf die eventuelle Konzessionirung für die Bahnstrecke Triptis-Hof zu ertheilen, aber auch die Bedingung aufzuerlegen ist, diese Bahnstrecke zur Ausführung zu bringen, sobald der entsprechende Staatsvertrag zum Abschlusse gekommen, und diesem Unternehmen Seitens der betheiligten Regierungen in gleichem Maaße, wie der Linie Gera-Eichicht durch den gegenwärtigen Vertrag, eine Subvention gesichert sein wird.

Die vorerwähnte Berechtigung und Verpflichtung des Unternehmers der Linie Gera-Eichicht soll erlöschen, falls demselben nicht innerhalb dreier Jahre, von der Ratifikations-Auswechselung des gegenwärtigen Vertrages ab gerechnet, bekannt gemacht sein wird, daß der Staatsvertrag wegen der Linie Triptis-Hof abgeschlossen ist und die Zustimmung der betreffenden Landesvertretungen erlangt hat.

Abgesehen von den vorerörterten Erweiterungen der Linie Gera-Eichicht sollen sonstige Anschlüsse an die letztere von der betreffenden Territorial-Regierung auch ohne Zustimmung der mitkontrahirenden Regierungen genehmigt werden können, und es soll dem Unternehmer bei der Konzessions-Ertheilung für die Eisenbahn Gera-Eichicht die Verpflichtung auferlegt werden, derartige Anschlüsse zuzulassen, auch gegen eine Kreuzung der Bahn mittelst Ueberbrückung oder Unterführung keinen Widerspruch zu erheben.

Zu Artikel 2.

Unter den im Artikel 2. erwähnten „lästigen Verpflichtungen" sollen diejenigen üblichen Konzessions-Bedingungen nicht inbegriffen sein, welche in der Regel allen Konzessionairen von Privatbahnen von Seiten der Territorial-Regierung nach allgemeinen Verwaltungsgrundsätzen auferlegt zu werden pflegen.

Man ist jedoch darüber einverstanden, daß dem Unternehmer in den einzelnen Konzessionen keine solcher Bedingungen auferlegt werden sollen, welche mit dem Zwecke des Unternehmens in keinem nothwendigen Zusammenhange stehen. Insbesondere soll dem Unternehmer die Verpflichtung zur Herstellung neuer Zufuhrwege nach den Stationen nicht auferlegt werden.

Zu Artikel 3.

Der Unternehmer soll verpflichtet werden, die Kosten, welche durch die Königlich Preußischerseits erfolgte Ueberarbeitung der vorhandenen generellen Vorarbeiten erwachsen sind, aus dem Baukapitale zu erstatten.

Ueber die Frage des Bedürfnisses zur Herstellung des zweiten Geleises wollen sich die Regierungen eintretenden Falls unter einander verständigen. Sie verzichten jedoch auf den Widerspruch gegen eine solche Anlage für diejenigen Bahnstrecken, auf welchen die Jahres-Bruttoeinnahme pro Meile 60,000 Rthlr. erreicht hat.

Zu Artikel 5.

Es wird allerseits als wünschenswerth erkannt, daß die Kommissare von Seiten ihrer Regierungen in Bezug auf die Tarife und Fahrpläne mit solchen Instruktionen versehen werden, welche dieselben in den Stand setzen, in dringenden Fällen in kürzester Frist ihre Erklärungen abzugeben.

Zu Artikel 9.

Der Unternehmer soll auf Verlangen der kontrahirenden Regierungen gehalten sein, auch die Beförderung von Privatdepeschen mittelst des Betriebstelegraphen zu übernehmen.

Zu Artikel 11.

Gendarmen sind rücksichtlich der Beförderung durch die Bahn den Militairpersonen gleich zu achten.

Zu Artikel 12.

Jeder Regierung bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung des Bauprojektes, sowie die Feststellung der Stationsanlagen innerhalb Ihres Gebiets vorbehalten. Die Königlich Preußische Regierung wird die technische Revision und Feststellung des gesammten Bauprojekts einschließlich der Kostenanschläge übernehmen und hierbei besondere Wünsche der übrigen Regierungen entgegenkommender Erwägung unterziehen.

Durch eine etwaige Erwerbung des Eigenthums an der fraglichen Eisenbahn innerhalb des einen oder anderen Staatsgebietes Seitens der betreffenden Territorial-Regierung soll die Gemeinschaftlichkeit des Unternehmens nicht beeinträchtigt werden.

Zu Artikel 16.

Im Allgemeinen stimmen die kontrahirenden Regierungen darin überein, daß die Gewährung einer nach ihrer Dauer zu beschränkenden Zinsgarantie für das Anlagekapital im Betrage bis zu 4 Prozent als eine zweckmäßige Art der Subventionirung zu betrachten sei.

Die Beschränkung der Dauer soll in der Art bemessen werden, daß die Garantie erlischt, wenn in zehn hinter einander folgenden Jahren ein Zinsenzuschuß der Staatsregierungen nicht erforderlich gewesen ist. Die von den einzelnen Regierungen zu leistenden Zinsbeiträge sollen als Vorschüsse betrachtet werden und ein Rückersatz nach Maaßgabe der gemachten Zuschüsse dann eintreten, wenn die reine Rente der Bahn 5 Prozent übersteigt und zwar in der Art, daß alsdann ein

Drit-

Drittel dieses Ueberschusses zu den Rückzahlungen an die garantirenden Regierungen verwendet werden, der Rest aber den Aktionairen zu Gute kommen soll.

Sollte es einzelnen der kontrahirenden Regierungen gelingen, innerhalb Ihres Staatsgebiets von Privatinteressenten oder Kommunen finanzielle Unterstützungen des Unternehmens zu erwirken, so sollen diese Unterstützungen auf die Seitens dieser Staaten dem Unternehmen zugewendeten Subventionen in Anrechnung kommen.

Schließlich wurde von sämmtlichen Bevollmächtigten erklärt, daß die kontrahirenden Regierungen sich zur Ausführung des gegenwärtigen Vertrages die Zustimmung ihrer Landesvertretungen, soweit dieselbe erforderlich ist, vorbehalten.

So geschehen Berlin, den 18. März 1867.

(Nr. 7118.) Allerhöchster Erlaß vom 11. Mai 1868., betreffend die Verleihung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung einer Gemeinde-Chaussee von Schönecken an der Aachen-Trierer Staatsstraße nach Mürlenbach im Kreise Prüm, Regierungsbezirks Trier.

Nachdem Ich durch Meinen Erlaß vom heutigen Tage den Bau einer Gemeinde-Chaussee von Schönecken an der Aachen-Trierer Staatsstraße nach Mürlenbach im Kreise Prüm, Regierungsbezirks Trier, genehmigt habe, verleihe Ich hierdurch den Gemeinden Schönecken, Nieder-Hersdorf, Ober-Hersdorf und Mürlenbach das Expropriationsrecht für die zu dieser Chaussee erforderlichen Grundstücke, imgleichen das Recht zur Entnahme der Chausseebau- und Unterhaltungs-Materialien, nach Maaßgabe der für die Staats-Chausseen bestehenden Vorschriften, in Bezug auf diese Straße. Zugleich will Ich den genannten Gemeinden gegen Uebernahme der künftigen chausseemäßigen Unterhaltung der Straße das Recht zur Erhebung des Chausseegeldes nach den Bestimmungen des für die Staats-Chausseen jedesmal geltenden Chausseegeld-Tarifs, einschließlich der in demselben enthaltenen Bestimmungen über die Befreiungen, sowie der sonstigen die Erhebung betreffenden zusätzlichen Vorschriften, wie diese Bestimmungen auf den Staats-Chausseen von Ihnen angewandt werden, hierdurch verleihen. Auch sollen die dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die gedachte Straße zur Anwendung kommen.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 11. Mai 1868.

Wilhelm.

Frh. v. d. Heydt. Gr. v. Itzenplitz.

An den Finanzminister und den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

(Nr. 7119.) Allerhöchster Erlaß vom 25. Mai 1868., betreffend die Verleihung des Expropriationsrechts Behufs Erwerbung der Grundstücke zum Bau einer Chaussee im Gardelegener Kreise des Regierungsbezirks Magdeburg von der Stadt Clötze durch den Königlichen Forst über Schwiesau und Zichtau bis zum Anschluß an die Salzwedel-Gardelegener Chaussee bei Wiepke durch die Stadt Clötze und die Dorfgemeinden Schwiesau und Zichtau, sowie der Befugniß zur Erhebung des tarifmäßigen Chausseegeldes an die vorgenannten Bauunternehmer, beziehungsweise den Besitzer der Rittergüter Zichtau I. und II. Antheils.

Nachdem Ich durch Meinen Erlaß vom heutigen Tage den Bau einer Chaussee im Gardelegener Kreise des Regierungsbezirks Magdeburg von der Stadt Clötze durch den Königlichen Forst über Schwiesau und Zichtau bis zum Anschluß an die Salzwedel-Gardelegener Chaussee bei Wiepke durch die Stadt Clötze und die Dorfgemeinden Schwiesau und Zichtau genehmigt habe, bestimme Ich hierdurch, daß das Expropriationsrecht für die zu dieser Chaussee erforderlichen Grundstücke, imgleichen das Recht zur Entnahme der Chausseebau- und Unterhaltungs-Materialien, nach Maaßgabe der für die Staats-Chausseen bestehenden Vorschriften, in Bezug auf diese Straße zur Anwendung kommt. Zugleich will Ich den vorgenannten Bauunternehmern, sowie beziehungsweise dem Besitzer der Rittergüter Zichtau I. und II. Antheils, gegen Uebernahme der künftigen chausseemäßigen Unterhaltung der Straße das Recht zur Erhebung des Chausseegeldes nach den Bestimmungen des für die Staats-Chausseen jedesmal geltenden Chausseegeld-Tarifs, einschließlich der in demselben enthaltenen Bestimmungen über die Befreiungen, sowie der sonstigen die Erhebung betreffenden zusätzlichen Vorschriften, wie diese Bestimmungen auf den Staats-Chausseen von Ihnen angewandt werden, hierdurch verleihen. Auch sollen die dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die gedachte Straße zur Anwendung kommen.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 25. Mai 1868.

Wilhelm.

Frh. v. d. Heydt. Gr. v. Itzenplitz. Gr. zu Eulenburg.

An den Finanzminister, den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Minister des Innern.

(Nr. 7120.) Allerhöchster Erlaß vom 25. Mai 1868., betreffend die Verleihung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung einer Gemeinde-Chaussee von Steinstraß an der Cöln-Aachen-Lütticher Staatsstraße über Rödingen nach Titz an der Düsseldorf-Jülicher Staatsstraße im Kreise Jülich, Regierungsbezirks Aachen.

Nachdem Ich durch Meinen Erlaß vom heutigen Tage den Bau einer Gemeinde-Chaussee im Kreise Jülich, Regierungsbezirks Aachen, von Steinstraß an der Cöln-Aachen-Lütticher Staatsstraße über Rödingen nach Titz an der Düsseldorf-Jülicher Staatsstraße genehmigt habe, verleihe Ich hierdurch den Gemeinden Steinstraß, Rödingen und Titz das Expropriationsrecht für die zu dieser Chaussee erforderlichen Grundstücke; imgleichen das Recht zur Entnahme der Chausseebau- und Unterhaltungs-Materialien, nach Maaßgabe der für die Staats-Chausseen bestehenden Vorschriften, in Bezug auf diese Straße. Zugleich will Ich den genannten Gemeinden gegen Uebernahme der künftigen chausseemäßigen Unterhaltung der Straße das Recht zur Erhebung des Chausseegeldes nach den Bestimmungen des für die Staats-Chausseen jedesmal geltenden Chausseegeld-Tarifs, einschließlich der in demselben enthaltenen Bestimmungen über die Befreiungen, sowie der sonstigen die Erhebung betreffenden zusätzlichen Vorschriften, wie diese Bestimmungen auf den Staats-Chausseen von Ihnen angewandt werden, hierdurch verleihen. Auch sollen die dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die gedachte Straße zur Anwendung kommen.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 25. Mai 1868.

Wilhelm.

Frh. v. d. Heydt. Gr. v. Itzenplitz.

An den Finanzminister und den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

(Nr. 7121.)

(Nr. 7121.) Allerhöchster Erlaß vom 30. Mai 1868., betreffend Abänderungen des Statuts für den Breslau-Odervorstädtischen Deichverband vom 18. November 1861.

Auf Ihren Bericht vom 23. d. M. ertheile Ich den nachfolgenden, von dem Deichamte des Breslau-Odervorstädtischen Deichverbandes beantragten Abänderungen des Deichstatuts vom 18. November 1861. (Gesetz-Samml. S. 823.) hierdurch die landesherrliche Genehmigung.

1) Der zweite Absatz im §. 13. des Statuts wird durch folgende Vorschrift ersetzt:

Von den Repräsentanten wird einer von der Regierung und einer von dem Magistrate zu Breslau ernannt, und zugleich für jeden ein Stellvertreter.

Die übrigen sieben werden nebst eben so vielen Stellvertretern von den Vorstehern derjenigen Stadtbezirke, zu welchen die deichpflichtigen Grundstücke gehören, durch absolute Stimmenmehrheit gewählt.

2) An die Stelle des letzten Absatzes im §. 13. des Statuts tritt folgende Vorschrift:

Alle drei Jahre scheiden abwechselnd drei oder vier der gewählten Repräsentanten und Stellvertreter aus und werden durch Neuwahl ersetzt.

Die Ausscheidenden können wieder gewählt werden.

Der erstmalig zu wählende siebente Repräsentant und sein Stellvertreter scheiden mit denjenigen Repräsentanten und Stellvertretern, deren Wahlperiode mit dem Schlusse des Jahres 1870. abläuft, wieder aus.

Die übrigen Vorschriften im §. 13. des Statuts bleiben unverändert in Kraft.

Dieser Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Berlin, den 30. Mai 1868.

Wilhelm.

v. Selchow. Leonhardt.

An den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten und den Justizminister.

(Nr. 7122.) Allerhöchster Erlaß vom 3. Juni 1868., betreffend die Genehmigung zur Anwendung der dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die von der Stadtgemeinde Breslau ausgebaute Chaussee von der kleinen Scheitniger Straße bis nach Fürstensgarten in Alt-Scheitnig.

Auf Ihren Bericht vom 26. Mai d. J. genehmige Ich, daß die dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die von der Stadtgemeinde Breslau ausgebaute Chaussee von der kleinen Scheitniger Straße daselbst bis nach Fürstensgarten in Alt-Scheitnig zur Anwendung kommen.

Dieser Mein Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Schloß Babelsberg, den 3. Juni 1868.

Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

(Nr. 7123.) Allerhöchster Erlaß vom 13. Juni 1868., betreffend die Vereinigung der Konsistorien in Kassel, Marburg und Hanau zu einem gemeinschaftlichen Konsistorium in Marburg.

Auf Ihren Bericht vom 8. d. M. genehmige Ich hierdurch, daß die zur Zeit im Regierungsbezirk Kassel bestehenden drei evangelischen Konsistorien in Kassel, Marburg und Hanau zu einem gemeinschaftlichen, der Aufsicht des Ministers der geistlichen ꝛc. Angelegenheiten unterstellten Konsistorium, welches seinen Sitz in Marburg haben und seine amtliche Thätigkeit auf alle zum Regierungsbezirk Kassel gehörigen Landestheile erstrecken soll, vereinigt werden. Bei der Zusammensetzung des Konsistoriums ist auf eine Vertretung der verschiedenen Konfessionen Rücksicht zu nehmen. Dasselbe hat die Aufgabe, das Recht der verschiedenen Konfessionen und der in einem Theile des Landes bestehenden Union, sowie die auf dem Grunde dieses Rechts ruhenden Einrichtungen zu schützen und zu pflegen. Es beschließt in den zu seiner Entscheidung gelangenden Angelegenheiten kollegialisch nach Stimmenmehrheit seiner Mitglieder. In solchen Sachen jedoch, welche das Be-

Bekenntniß unmittelbar berühren, ist die konfessionelle Vorfrage lediglich nach den Stimmen der Mitglieder der betreffenden Konfession zu entscheiden. Das Kollegium hat alsdann diese Entscheidung seinem Gesammtbeschluß zu Grunde zu legen, oder, wenn Bedenken dagegen obwalten, die Sache zu höherer Entscheidung vorzutragen.

Der vorstehende Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen, und haben Sie wegen Ausführung desselben das Erforderliche anzuordnen.

Schloß Babelsberg, den 13. Juni 1868.

Wilhelm.

v. Mühler.

An den Minister der geistlichen rc. Angelegenheiten.

Berichtigung.

In dem im 14. Stück der diesjährigen Gesetz-Sammlung abgedruckten Stempeltarife vom 5. März 1868. ist Seite 192. Zeile 8. statt „vom 19. Dezember" zu setzen: vom 19. Juli.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).